

ARQUITECTURA

ORGANO OFICIAL DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS.

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: PRÍNCIPE, 16

AÑO VII

Madrid, julio de 1925.

NÚM. 75

SUMARIO

GUSTAVO FERNÁNDEZ BALBUENA.....	El Concurso para el Palacio Central de la Exposición de Barcelona.
LEOPOLDO TORRES BALBÁS.....	El nuevo puente de Toledo.
LINDSAY M. JOPLING.....	Planeamiento urbano en la India: Procedimiento, facultades y obligaciones.
	Libros, revistas, periódicos.

El Concurso para el Palacio Central de la Exposición de Barcelona

Para edificar el Palacio Central de la Exposición Internacional de Barcelona, se convocó un concurso entre arquitectos españoles. Nueve fueron los proyectos presentados, suscritos por los siguientes compañeros:

Número 1.—D. Benito Guitart Trulls.

- 2. » Juan Bruguera.
- 3. » Ricardo García Guereta, D. Luis Blanco Soler y D. Rafael Bergamín.
- 4. » Salvador Soteras Taberner.
- 5. » Eduardo Fernández.
- 6. » Eugenio P. Cendoya y D. Enrique Catá.
- 7. » Ramón Raventós, D. Juan Rubio y D. José M.^a Folguera.
- 8. » Ramón Termens.
- 9. » Jaime Santomá y D. Mariano Romani.

Había de juzgar los trabajos un Jurado compuesto por el barón de Viver, alcalde de Barcelona; conde de Figoli, como miembro del Comité de la Exposición; el delegado regio de Bellas Artes, Sr. Pladiura; el Sr. Nebot, como director de la Escuela de Arquitectura de Barcelona; el Sr. Madorell, como pre-

sidente de la Asociación de Arquitectos de Cataluña; D. Enrique Sagnier, de la Academia de Bellas Artes, y D. Julio Batllel, como técnico del Comité.

Este Jurado emitió el siguiente dictamen:

Primer premio, de 50.000 pesetas, al proyecto número 6, del que son autores los arquitectos D. Eugenio P. Cendoya y D. Enrique Catá, los cuales se presentaron acompañados del constructor D. Antonio Montseny.

Un accésit, de 15.000 pesetas, al proyecto número 3, del que era autor el arquitecto D. Salvador Soteras, ya fallecido.

Otro accésit, de 15.000 pesetas, al proyecto número 9, del que son autores los arquitectos D. Jaime Santomá y D. Mariano Romani.

* * *

Si esta revista fuese una revista de combate, si no fuese órgano oficial de la Sociedad Central, y, por tanto, equilibrado representante de la clase, al autor le agradaría comentar el dictamen, sus fundamentos y consecuencias; aun haría más, comentaría los proyectos analíticamente y — nunca se insistirá en esto bastante — no con dogmatismo, sino simplemente para aclarar, precisándolas, las propias opiniones.

No es aún el tiempo. Todavía veremos transcurrir muchos años, viviendo cada uno íntimamente los propios juicios, decentemente desinteresados.

Limitémonos, por hoy, con motivo de este concurso, a considerar algunas modalidades exteriores de la técnica arquitectónica en España; intentemos señalar alguno de los caracteres que parecen concretarse en el presente momento de nuestra evolución.

La seriedad, la preocupación por los fundamentos del arte que se cultiva, va siendo frecuente entre nosotros, y afortunadamente se advierten, cada vez más a menudo, los conceptos concretos, o cuando menos, el intento de lograrlos.

Así, el uso de papeles de grano grueso y de los lapiceros blandos, tan en boga hace una decena de años, para hacer el croquis nebulosamente gracioso, no se observa tan prolijo y del gusto corriente; en cambio, la precisión, el detalle bien trabajado, que no elude la definición de lo que se pretende edificar, se acentúa más cada día.

En los dibujos de aquella primera tendencia, está latente un deliberado propósito de dejar apenas esbozadas las ideas, para que, más tarde, artífices y obreros las continúen y acaben según la costumbre o el hábito local.

Resulta de este modo la obra arquitectónica anodina y escasamente caracterizada, vulgar.

El afán de concretar el pensamiento, que creemos advertir en las generaciones actuales, no pasó aún de la técnica de representación. Es decir, que todavía falta el método esencial — forma y estructura — de trabajo, y no existe el acervo de cultura lo suficientemente uniforme para lograr que la producción profesional no esté representada, solamente, más que por individualidades no sezonadas.

Escasean, en efecto, entre nosotros los arquitectos de formación sólida y bien aparejada, porque abundan los hombres fáciles y de intuición, dotados de una ma-

ravillosa memoria gráfica que aprehende lo externo — la sola «representación» — de las soluciones arquitectónicas y no su sentido lógico o genuina evolución.

Como consecuencia, se observa el uso y manejo hábil de elementos o formas plásticas, de conjunto o detalle, de carácter actual, o, por el contrario, arcaico, que alcanzan un parecido exterior con lo orgánicamente moderno o viejo, que confunde al juicio si éste no para y hace parsimonioso el proceso analítico y se deja arrastrar por la impresión primera.

Buena prueba de ello es el eclecticismo predominante. En nuestros concursos, en nuestras exposiciones, en nuestras calles; en definitiva: allí donde la obra arquitectónica está ejecutada por diversos arquitectos, falta lo que pudiéramos llamar la uniformidad de formación.

Parece la obra colectiva, de bazar. Obra que se nutriera de la aportación de distintos orígenes, producción importada, en suma, del arte antiguo o de lo muy nuevo.

Adivínase en cada uno el esfuerzo aislado, la investigación solitaria y, consecuentemente, el tiempo perdido, porque se carece de experiencia colectiva y nada se aprovecha de la experiencia individual.

No hay un trabajo que continuar, todo hemos de *empezarlo* todos, en los mismos obstáculos hemos de caer y tropezar.

Es esto tanto más extraordinario y pintoresco cuanto que pugna con todo el sentido social y político de la organización moderna, resultando que el carácter de *expresión* de costumbres, vida y cultura que se atribuyó en todo tiempo al arte arquitectónico, no se percibe en la modalidad peculiar del nuestro.

Resalta con fuerza inimaginable el hecho que vengo apuntando cuando se confrontan, por vía de estudio y para precisar las propias ideas, los proyectos concurrentes a dos certámenes distintos celebrados en Alemania, por ejemplo, y aquí en España, nutridos ambos por firmas prestigiosas en uno y otro país. A este propósito, reproducimos varios dibujos que corresponden a los cuatro proyectos premiados en un concurso convocado por una empresa particular de Berlín, para la construcción de un rascacielo en la estación de Friedrichstrasse (1).

No se pretende establecer la comparación para acentuar el mayor valor absoluto o relativo de los proyectos, que esto a mi propósito no importa: se establece la comparación con el intento de hacer resaltar el fondo común de hermandad y parentesco, que presta tan gran carácter orgánico al grupo alemán, y la contradicción, las orientaciones tan diversas y dispares que definen los proyectos de nuestros compañeros de aquí.

Quizás alguien pretenda convertir esta cualidad nuestra en mérito revelador de una riqueza de ideas y de una exuberancia considerable de individualidades.

Pero no es esto absolutamente cierto, porque, hasta ahora, faltan éstas verdaderamente y trabajamos sobre caminos no nuevos; nuestro arte, por hoy, es un arte reflejo: del tiempo histórico o de la tendencia moderna extranjera, pero un arte reflejo.

(1) Véase, para el conjunto de los proyectos, el segundo número extraordinario del año 1922 de la revista *Stadtbaukunst und Neuerzeit*.

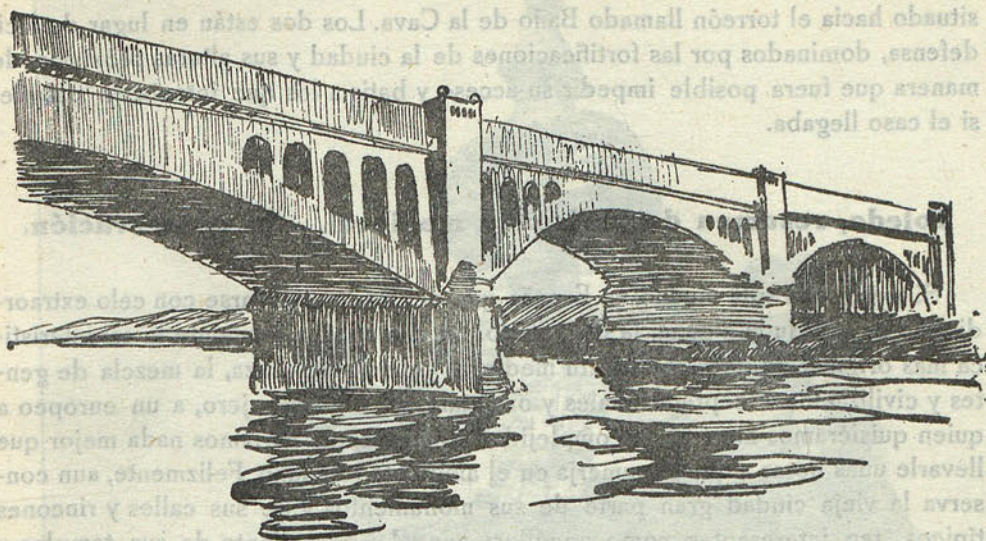
No resta, a mi juicio, esto importancia al esfuerzo individual; demuestra tan sólo que nos tocó vivir ese momento de la evolución de una cultura que empieza a renovarse injertando en lo antiguo lo que los actuales hallaron.

Función discreta que cumplir, trabajo considerable que realizar, pero hecho notorio que no es eludible.

Todavía vivimos el momento preliminar de la disputa, aquel en el que la discusión no ha profundizado lo bastante para que sea en torno de las ideas; hasta ahora luchamos por su representación: «lámina», contra «forma vieja»; revistas, contra viejas arquitecturas.

G. FERNÁNDEZ BALBUENA.





EL NUEVO PUENTE DE TOLEDO

Toledo y sus puentes.

PARECE que los antiguos puentes toledanos — el de Alcántara y el de San Martín — son insuficientes para el tráfico actual de la vieja ciudad, la más representativa de nuestra vida medieval. Ocupa Toledo un escarpado cerro granítico circundado en gran parte por el Tajo que corre encajonado en lo hondo de una abrupta garganta, formando magnífico foso natural a la ciudad. Por la parte del perímetro que el río no protege extiéndese la vega, en parte separada de aquélla por el escarpe del cerro toledano y en parte enlazada a la urbe por pendientes suaves, en las que hubo necesidad en la Edad Media de levantar las defensas más fuertes, al hallarse desprovista de naturales.

Los romanos llegaron con sus edificaciones hasta la vega, y bajo el suelo actual, cuyo nivel ha aumentado con los restos de tantas civilizaciones allí sedimentados, se encuentran sin duda interesantes vestigios, de los que se perciben, cada día más borrados, los del circo. Hay testimonio de que en tiempos visigodos ocupaban también la vega importantes construcciones. Más tarde, durante la Edad Media, Toledo vivió encerrada dentro de sus muros. En la actualidad algunas fábricas y edificios modernos, no muchos, extiéndense fuera de las murallas, por la vega y cerca de la estación; la ciudad no ha tenido en nuestros días acrecentamientos considerables, continuando reducida a su doble vida clerical y militar. De sus puentes, fortificados ambos, el de Alcántara hállase próximo a uno romano destruído, aguas abajo, y el de San Martín sustituye a otro de barcas,

situado hacia el torreón llamado Baño de la Cava. Los dos están en lugar de fácil defensa, dominados por las fortificaciones de la ciudad y sus alturas próximas, de manera que fuera posible impedir su acceso y batir a los que intentasen pasarle, si el caso llegaba.

Toledo, resumen de la España medieval.—Su conservación.

Si existe una sola ciudad en España que debiera conservarse con celo extraordinario es, sin duda alguna, la de Toledo. En ella se ve claramente la característica más original de nuestro espíritu medieval y de nuestra raza, la mezcla de gentes y civilizaciones septentrionales y orientales. A un extranjero, a un europeo a quien quisiéramos mostrar la complejidad española, no haríamos nada mejor que llevarle unas horas a que se sumerja en el ambiente toledano. Felizmente, aun conserva la vieja ciudad gran parte de sus monumentos y de sus calles y rincones típicos, tan interesantes como aquéllos; aun el agrupamiento de sus templos y viviendas, vistos a distancia, y los detalles de iglesias y caserío percibidos al recorrer sus vías, hablan al viajero septentrional de un mundo nuevo distante de Europa. El abandono de otros tiempos y las profanaciones modernas no han conseguido hasta el momento actual desfigurar mucho su ambiente secular. Y aun para algunos de nosotros quedaba la esperanza de que un buen día se sometiese a la dirección de un técnico de espíritu y sensibilidad modernos, con facultades amplísimas, asistido por un fuerte núcleo de opinión toledana, capaz de corregir los entuertos artísticos susceptibles de ello, cuidar celosamente del aspecto de la ciudad y de sus monumentos y vigilar las nuevas construcciones y el ensanche para que armonicen con la urbe vieja. Unas sencillas obras de limpieza y exploración como las realizadas en los templos de San Lucas, Santiago del Arrabal y la Sinagoga del Tránsito en los últimos años, no dejarían de aumentar considerablemente el interés y la belleza de los edificios toledanos. Bastantes casas conservan restos de decoraciones mudéjares, que se van perdiendo, y patios bellísimos desaparecen sin dejar rastro, mientras monumentos tan interesantes como las Tornerías y otros muchos permanecen ignorados para la mayoría de los visitantes de la imperial ciudad.

De esta ideal urbanización quedarían proscritas, naturalmente, las restauraciones radicales que desfiguran por completo los viejos monumentos y las modernas construcciones de un pretendido estilo antiguo o toledano, tan desdichadas como el Hotel Castilla.

La necesidad del nuevo puente y su emplazamiento.

Dicen que el viejo puente de Alcántara no es suficiente para las necesidades del tráfico actual. A consecuencia de ello, se ha pensado en construir otro inmediato, y creemos que debe andar próximo a terminarse el proyecto para la nueva obra.



TOLEDO. — ARCO DE ENTRADA AL PUENTE DE ALCÁNTARA.

Fot. Roig.

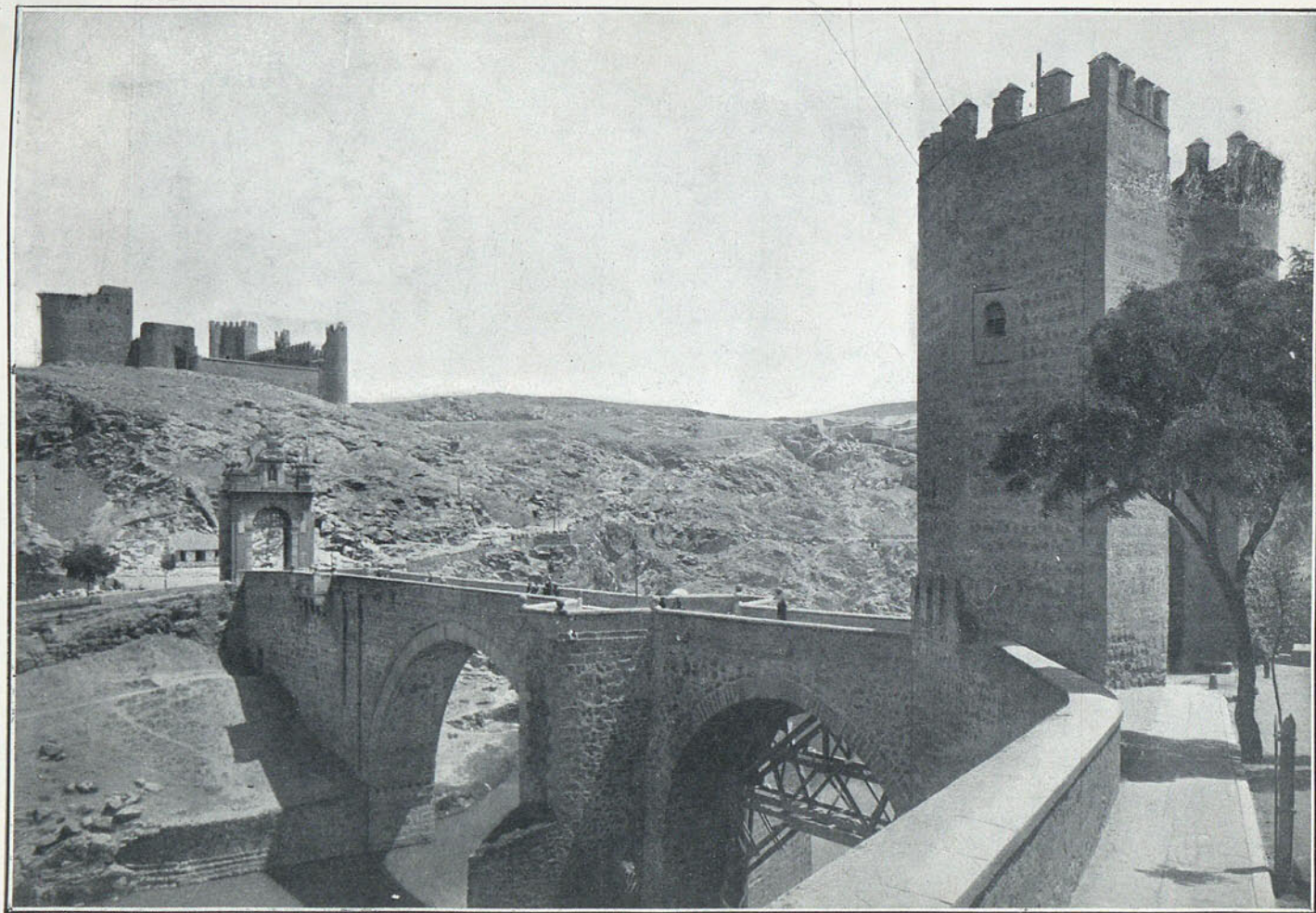




TOLEDO. — PUENTE DE ALCÁNTARA.

Fot. Roig.

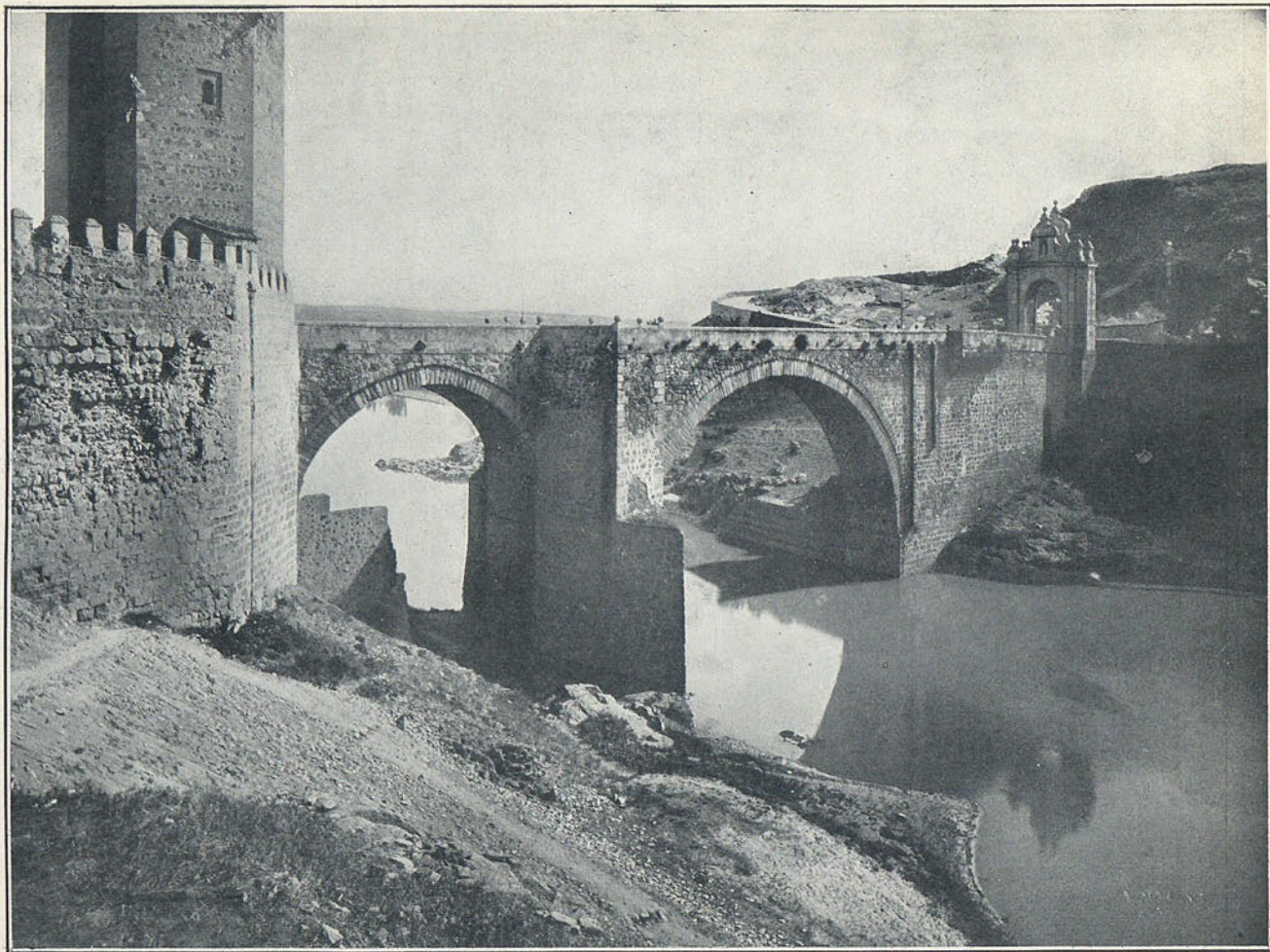
ARQUITECTURA ANTIGUA ESPAÑOLA



TOLEDO. — PUENTE DE ALCÁNTARA.

Fot. Roig.

ARQUITECTURA ANTIGUA ESPAÑOLA



TOLEDO. — PUENTE DE ALCÁNTARA.

Fot. Roig.

En periódicos y revistas se han publicado varios artículos acerca de lo que debe ser, y entre ellos uno, en el diario de Madrid *El Sol*, escrito por el director de la Escuela Superior de Arquitectura, el Sr. López Otero, con cuyas ideas estamos de completo acuerdo.

Pero antes de fijar la necesidad de establecer un nuevo paso junto al puente de Alcántara, ¿se ha estudiado bien, con un concepto moderno, la urbanización y ensanche de Toledo? Creemos que no. Creemos que no se ha relacionado el proyecto del puente con otra porción de problemas de la ciudad que le condicionan y pueden hacer variar su planteamiento. Hay que estudiar su emplazamiento a la par que la urbanización y ensanche de Toledo; lo demás es resolver fragmentariamente y mal el problema: si la población, aunque lentamente, crece, si su recinto es estrecho para el Toledo actual, debe, en primer lugar, pensarse en su ensanche. Su estudio está mandado hacer con carácter general para todas las poblaciones mayores de 10.000 habitantes, por una disposición reciente. En el caso de Toledo, por su situación topográfica, el ensanche tiene marcada su dirección, que es la de la vega y el arrabal de las Covachuelas, extramuros. En el resto de su perímetro, el río forma una barrera prácticamente infranqueable para todo aumento de la población, acrecentada aún más por lo quebrado del terreno de la otra orilla. En aquella parte, poblada ya en tiempos romanos y godos, hay que estudiar, como hemos dicho, a la par que el ensanche, su enlace con la población antigua, de tal modo, que en vez de desfigurar ésta, se dé más vida a los monumentos, puertas y murallas que miran a la vega. Formando en tal lugar un barrio higiénico, cómodo, moderno, bien enlazado con el interior de la ciudad, se desarrollará rápidamente, sin duda alguna. Y entonces, el puente a construir no deberá serlo en las proximidades del de Alcántara, en la garganta que forma el Tajo, sino aguas arriba, en la vega, en la parte baja, no lejos de la estación, enlazándola directamente con el barrio moderno. Como el tráfico para el que el puente de Alcántara resulta hoy insuficiente es principalmente el procedente de la estación, la construcción del nuevo en el lugar que nosotros proponemos, descongestionaría a aquél considerablemente, y las mercancías podrían llegar al centro de la ciudad por un camino mucho mejor, más cómodo y de más suaves pendientes que el actual. Llegaríase, incluso, sin violencia, a dejar el viejo puente tan sólo para peatones y caballerías y a encauzar por el nuevo todo el tráfico rodado. El viajero, el turista, podría llegar en coche o automóvil a la entrada del puente antiguo, y hacer a pie la ascensión hasta el Zocodover por las cuestas bien acondicionadas, por el convento de la Concepción y Santa Cruz, gozando de la visión de aspectos de singular belleza. Esto es lo que aconseja el sentido común.

En las grandes poblaciones del Marruecos francés se han construido ciudades modernas extramuros de las antiguas, respetando éstas en su total integridad. Y en muchas europeas, interesantes por su ambiente medieval, oriéntase el desarrollo hacia un ensanche fuera de ellas, procurando preservar su viejo aspecto. No se trata en tales casos más que de encauzar y dirigir el crecimiento moderno de las ciudades históricas que, abandonando los lugares fuertes y enris-

cados que ocuparon en la Edad Media, tienen tendencia natural a aumentar y extenderse por el llano, en las cercanías de las estaciones y de los cruces de las vías de comunicación. Algo de ello debe hacerse en nuestra ciudad. No pedimos que la Toledo actual, el núcleo antiguo encerrado dentro del recinto murado, quede solitario y abandonado a modo de gran museo. Ello, a más de ser prácticamente imposible, haría de una ciudad viva un conjunto muerto, sin alma, desolado. Queremos únicamente que el crecimiento y las transformaciones modernas de la urbe se realicen fuera del antiguo núcleo toledano, para que, al mismo tiempo que esas necesidades del momento presente queden mejor atendidas, no se raje y destroce un conjunto urbano dotado de tal unidad y tan vibrante espíritu. Dejemos ya descansar el suelo de la ciudad, fatigado de servir de cimiento a tanta civilización como en él se fué sedimentando, y construyamos nuestros modernos edificios sobre las tierras de labor de la vega, libres desde hace siglos de edificaciones. Queden en el núcleo milenario la Catedral y las innumerables iglesias y conventos, los museos, el pequeño comercio, los industriales y artífices que trabajan en sus viviendas como los de antaño, y construyamos en la vega barrios modernos, fábricas y escuelas, jardines y paseos. Para realizarlo, no hace falta más que la voluntad enérgica y perseverante de un grupo de toledanos, de nacimiento o de adopción; un poco de ayuda en los órganos directores de la nación, que creemos no sería nunca negada si se consiguiera promover un movimiento por aquéllos, y el concurso de unos técnicos discretos y entusiastas, de buen gusto y sentido común.

El puente viejo y el que se proyecta.

Éntrase por el puente de Alcántara, hoy día, desde la estación del camino de hierro, en la ciudad. Su visión, en donde comienza la garganta del Tajo, entre las dos orillas escarpadas, dominada la entrada por el castillo de San Servando, contemplándose la ciudad escalonada, con sus palacios, iglesias y conventos al fondo, abrazada por la hoz del Tajo, es de una belleza inexpresable, que podría aún acrecerse al limpiar y destruir los pegadizos de la vieja muralla y realizar un trabajo de limpieza y desescombrado en las cuestas que, desde el puente, dan acceso a la ciudad.

El puente es como síntesis de la historia toledana. Edificóse en época musulmana, y de entonces quedan algunos restos del estribo izquierdo y un pequeño arco de herradura que pasa casi inadvertido. En su fábrica empleáronse sillares romanos y fragmentos de decoración goda, de los que tanto abundan en los muros de iglesias y fortificaciones. Las violentas avenidas del Tajo lleváronse repetidas veces el pilar central, arruinando el gran arco que salva el río. En 1217 hubo necesidad, por dicha causa, de reconstruir el puente y las torres de sus extremos; en 1258, las aguas lleváronse el puente una vez más, y Alfonso X ordenó rehacerle, siendo la obra de su tiempo la que ha llegado hasta nuestros días, con algunas reformas. Una inscripción, reproducida en el siglo XVI en la

torre del lado de la villa, nos cuenta su historia. Esta torre, resto aun de la reparación de 1217, sufrió importantísima restauración en 1484, al mismo tiempo que se construía el arco pequeño. En 1575 se modernizó el frente de la torre que mira a la villa. En 1721 el puente amenazaba ruina y hubo que repararle nuevamente; al mismo tiempo se derribó la gran torre que defendía la entrada bajo el castillo de San Servando, reemplazándola por la puerta barroca que existe aún. Otros reparos se hicieron en 1788 y durante el siglo XIX, sin alterar su aspecto general; no hace aún muchos meses se consolidó el arco pequeño. Tal es, en síntesis, la historia de este viejo puente de Alcántara, abrumado de recuerdos y años, que abre paso sobre el Tajo a la ciudad castellana.

Y he aquí que esta visión incomparable del río, el puente, la ciudad y la vega, se quiere recargar con otro nuevo puente, a pretexto de que el antiguo no satisface las necesidades del tráfico actual.

Se ha hablado de su estilo, de cerámicas artísticas y hierros de época; tal vez se pretenda construirle con carácter toledano y empaque monumental. Somos muchos los que vemos ya agobiado el Tajo bajo el peso de semejante obra, destruida la unidad de aquel lugar incomparable con una que tal vez pueda ser maestra en otro lugar, nunca allí. Pues nuestra repugnancia a la construcción del puente en semejante emplazamiento no es de ninguna manera temor a la impotencia de la arquitectura contemporánea, como se ha supuesto, sino seguridad de que la entrada de Toledo, tal como está hoy, no necesita la añadidura de ninguna construcción más. Fuera posible levantar junto al viejo puente cualquiera de las grandes obras maestras de la arquitectura antigua, y haría irremediamente mal. Fuera posible trasladar allí cualquiera de nuestros viejos puentes, y el Tajo parecería abrumado bajo la pesadumbre de los dos, y la vista, que exige también su lógica para el goce estético, repugnaría la anomalía del doble paso. Ingenieros y arquitectos son capaces, sin duda, de proyectar puentes bellísimos — podrían citarse algunos modernos — en otro cualquier lugar, nunca allí.

El puente viejo en sí no creemos sea obra de extraordinario valor artístico o arqueológico. Pero insistamos aún más: en el lugar en que se halla, en aquel paisaje, acompañado de las construcciones inmediatas, posee belleza extraordinaria y forma un conjunto único y maravilloso con la naturaleza y los monumentos próximos, aunque obra éstos de muy diversas épocas y civilizaciones. El tiempo, en su fluir continuo, y los hombres, inconscientemente, sin pretenderlo, fueron autores de aquel rincón de nuestra vieja ciudad. El río fué día tras día ahondando su cauce; vientos y lluvias, en el transcurso de los siglos, redondearon aristas, desgastaron las rocas, colorearon la piedra. Cayéronse unas construcciones, levantáronse otras en el solar de aquéllas. Y tras una labor de ochocientos años, llegó a nosotros la entrada de Toledo plena de recuerdos, sugeridora de toda la historia medieval española, dotada de sereno equilibrio y singular armonía.

Pero si el puente se construye...

Pero como las ideas más torpes y absurdas son muchas veces las que triunfan, debe preverse el caso de la construcción de un nuevo puente junto al de Alcántara. Si existe necesidad ineludible de construirle, si se insiste en situarle cerca de aquél, queremos — y creo hablar en este caso en nombre de un grupo de gentes que deben a Toledo algunos momentos de goce espiritual — un puente moderno, un puente que sea obra representativa de nuestros días y no un *pastiche* más. Queremos un puente ingenieril, un arco o una viga de cemento armado, sin masa casi, que sea como una línea tendida sobre el cauce del río. Nada de cerámicas ni hierros artísticos; nada de remedar inhábilmente formas antiguas desaparecidas hace siglos ni de resucitar los llamados estilos históricos. Siguiendo la lección del pasado, hagamos una obra actual, modernísima, en la seguridad de que será la que menos desarmonice en aquel lugar. Así lo ha dicho el Sr. López Otero con palabras acertadísimas: «Quien lo proyecte tiene que huir de todo propósito de emparejar morganáticamente el arte con la ciencia, ni de adornar el cálculo con la fantasía, ni de buscar consejos decorativos, ni socorros cerámicos, ni pensar en otra cosa que en disponer la viga o el arco del modo más inadvertido posible, sin otra finalidad estética que la que pueda tener un poste de telégrafo o un soporte de línea eléctrica. «El cálculo hecho sólido», sin ninguna otra aspiración vanidosa.» Una línea recta atravesando el Tajo no descompondría demasiado el aspecto de esa entrada de Toledo. Uno de los principios fundamentales de la decoración es el del contraste entre la sencillez y la complejidad, de la línea pura y la forma atormentada, del trazado geométrico y la naturaleza.

Y— cosa curiosa — ha sido el director de la Escuela de Ingenieros de Caminos quien se muestra partidario de que, después de proyectado el puente de cemento armado, sea realzado por la ornamentación y se le engalane con revestimientos cerámicos, creyendo, sin duda, que su sola estructura no posee valor artístico suficiente.

En las páginas de esta revista se viene repitiendo insistentemente que las estructuras modernas suelen poseer suficiente belleza en sí mismas, sin necesidad de añadido alguno, y que al tratar de hacerlas artísticas es cuando se las desfigura y ridiculiza. Eso es lo que afirma la estética moderna de estas cuestiones, y ello no obedece a una moda pasajera, sino a un sentimiento artístico del momento presente. Un poste telegráfico — aunque otra cosa crea el Sr. Machimbarrena, respetable director al que aludimos — puede tener considerable importancia estética, ya que ésta no es condición que se adquiera por la riqueza o magnitud de una obra, sino por más íntimas y sutiles cualidades.

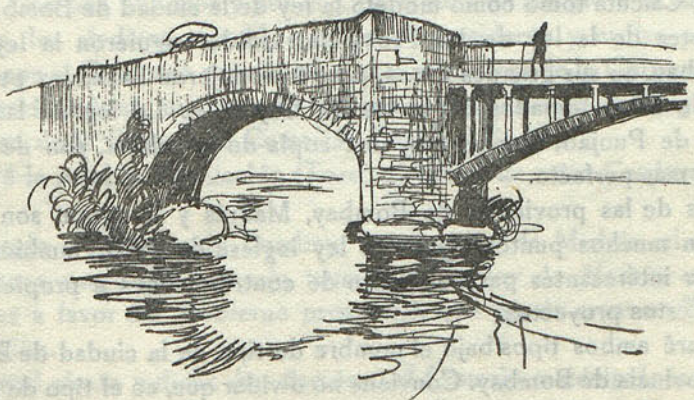
El que crea que un puente de material y estructura modernísimos no ha de armonizar con el viejo de Alcántara y con el paisaje y edificios cercanos, nos parece se engaña. Tanto la naturaleza como la historia artística muéstrannos innumerables ejemplos de armonías logradas con cosas muy dispares, al parecer. El mismo puente toledano es un muestrario de diversas épocas y artes, y nadie pretenderá que le reformemos para darle unidad destruyendo su ingreso barroco o rehaciendo la torre del lado de la ciudad para que parezca de época del rey

Sabio. Las construcciones cercanas cada una es de tiempo distinto y de diferente traza y estilo. Siguiendo la lección del pasado, lancemos sobre el río, si no hay más remedio, un puente que sea obra de nuestros días, conforme con nuestra sensibilidad; un puente casi sin masa, que sea una línea horizontal sobre el cauce. En otras épocas un puente era un lugar fortificado; el tráfico le cruzaba lentamente, y de trecho en trecho unos ensanchamientos en las pilas permitían a los peatones detenerse seguros para dejar paso a carruajes o comitivas de gentes a caballo. En algunos se establecían tiendas, hasta viviendas — en el viejo de Florencia, en el de Zaragoza —, y era una calle más de la villa. Hoy un puente es tan sólo un paso lo más fácil y rápido posible. Tal es su carácter moderno; el cemento armado permite satisfacerle en excelentes condiciones. Al lado del de Alcántara, de su arco soberbio de más de 28 metros de luz y su gran masa, aparecería sutil, ligerísimo, ingrátido, el contemporáneo.

¿Ingenieros o arquitectos?

El que el nuevo puente sea proyectado por un ingeniero o un arquitecto, es cosa que a nosotros — y a la opinión — no interesa. Que el problema se resuelva del modo más perfecto posible: esto es lo realmente interesante. Si la solución fuera la lógica que propugnamos, parece desde luego que el estudio de la urbanización y ensanche de Toledo y emplazamiento del nuevo puente debe ser motivo de un concurso entre arquitectos, ya que oficial y extraoficialmente son los técnicos más capaces para ello. Y el proyecto de puente podría salir a concurso entre ingenieros de Caminos, si se optase por el cemento armado — a nosotros, aun en ese emplazamiento, algo apartado del de Alcántara, sigue pareciéndonos la mejor solución — o el hierro, o, de no fijar material, o que éste sea la piedra, que al concurso puedan concurrir ingenieros y arquitectos, individualmente o asociados.

LEOPOLDO TORRES BALBÁS.



Puente sobre el río Besaya, en la provincia de Santander. — El tramo central del viejo puente se hundió y ha sido reconstruido con hormigón armado, sin pretensión alguna artística, y, sin embargo, es obra bellísima y armónica.

Dibujos de R. Fernández Balbuena.

Planeamiento urbano en la India ⁽¹⁾

Procedimiento, facultades y obligaciones.

I.—Legislación adoptada.

LAS primeras leyes de planeamiento urbano conciernen a las grandes ciudades, como Bombay y Calcuta. Existe la ley de edificación de 1898, relativa a la ciudad de Bombay, y la ley de edificación de 1911, relativa a Calcuta.

A estas leyes han seguido disposiciones provinciales que pueden aplicarse a cualquier población de la provincia de que formen parte respectiva. Estas disposiciones posteriores son: la ley de planeamiento de Bombay, de 1915; la ley de edificación urbana de las Provincias Unidas, de 1919; la ley de planeamiento urbano de Madrás, de 1920, y la ley de edificación de Punjab, de 1922. (Designaré el planeamiento de Bombay con el nombre de ley de la provincia de Bombay.)

También se ha creado una ley especial (ley de 1920 de la Sociedad para el desenvolvimiento de Rangoon) para la ciudad de Rangoon.

Existe otra ley que afecta a la ciudad de Bombay solamente: la ley (enmienda) municipal y de fomento de la ciudad de Bombay, de 1920.

Todas estas leyes se deben a los cuerpos legislativos, no al Gobierno de la India.

Los autores de la ley de la ciudad de Bombay (1898) no tenían como guía de su labor más legislación inglesa que la ley de 1890, para viviendas de las clases trabajadoras, y se atuvieron a dicha ley, incorporándole un proyecto de administración adoptado ya por la Sociedad del Puerto de Bombay. La ley de la ciudad de Calcuta tomó como modelo la ley de la ciudad de Bombay.

Los autores de la ley de las Provincias Unidas siguieron la ley de la ciudad de Bombay, en sus grandes líneas, pero introdujeron bastantes puntos nuevos —algunos de éstos tomados de la ley de Ceylán—. La ley de las Provincias Unidas y la de Punjab, que es casi una copia de la misma, son de entre estas leyes el tipo más perfecto.

Las leyes de las provincias de Bombay, Madrás y Rangoon son de distinto modelo, y en muchos puntos siguen la ley inglesa de 1909; también contienen disposiciones interesantes para el cobro de contribuciones a propietarios beneficiados con estos proyectos.

Mencionaré ambos tipos bajo el nombre de tipo de la ciudad de Bombay y de tipo de la provincia de Bombay. Conviene no olvidar que, en el tipo de la ciudad de Bombay, los poderes de adquisición son muy amplios, y que mediante dichos pode-

(1) Del *Boletín* de la International Federation for Town & Country Planning & Garden Cities.

res se asegura el control, así como el reembolso de los gastos originados por la ejecución del proyecto, construcción de vías, etc. (Véanse VI, VIII, IX, XI y XIII.)

La ley de Bombay de 1920 fué creada con el fin de atender a grandes proyectos de edificación de la ciudad de Bombay e Isla (véase XV). El embellecimiento de la población también se debe a las distintas leyes relacionadas con los Municipios, contribuyendo igualmente a él las leyes relativas al puerto de Calcuta y de Bombay. (No ha sido fácil explicar las disposiciones de las numerosas leyes en el espacio disponible, por lo que el autor de estas líneas está dispuesto a contestar a las consultas que se le hagan. Diríjanse las preguntas a la Federación.)

II.—Planeamiento urbano obligatorio.

La única ley que atiende al planeamiento urbano obligatorio, es la ley de planeamiento de la ciudad de Madrás. Según la sección 8.^a, el Consejo municipal de cada población que comprenda no menos de 40.000 vecinos, deberá someter un proyecto al Gobierno local, dentro de los cinco años, a contar del 1 de enero de 1922.

III.—Autoridades y funcionarios responsables de la preparación y ejecución del plan.

Cada una de las leyes modeladas en la ley de la ciudad de Bombay, así como en la de Rangoon, crean un cuerpo especial para llevar a efecto las disposiciones de la ley en cada población a la que se aplique la misma. Los miembros de dicho cuerpo, que en algunas leyes se denomina Junta, y en otras Asociación (Trust), reciben el nombre de síndicos y son designados en parte por la Corporación municipal, por los Cuerpos públicos y por el Gobierno. Con arreglo a la ley de Calcuta, por ejemplo, los síndicos son 11, a saber: el presidente y cuatro personas más, designadas por el Gobierno provincial; cuatro miembros de la Corporación (uno de ellos, su presidente); un miembro de la Cámara de Comercio de Bengala (europeo) y un miembro de la Cámara de Comercio Nacional (indio).

Emplearé la palabra Asociación (Trust) al hablar de estas Corporaciones especiales.

Con arreglo a las leyes de Bombay, Provincial y de Madrás, el planeamiento urbano corre a cargo del Consejo municipal. La ley de Madrás contiene también poderes a favor del Gobierno provincial, que puede crear un Trust en cualquier población.

El personal afecto a dicha Asociación o al Consejo municipal, es el encargado de preparar los proyectos. En muchos casos se ha recurrido a peritos técnicos para la preparación del plan o para aconsejarse.

El presidente es el principal funcionario ejecutivo de la Asociación o del Con-

sejo municipal, y toma parte activa en la preparación de los proyectos y en su ejecución. El presidente de un Trust es nombrado siempre por el Gobierno y es miembro principal del Servicio indio de derecho civil.

La Junta municipal puede manifestar oficialmente a la Asociación (Trust) la necesidad de un proyecto de mejoras.

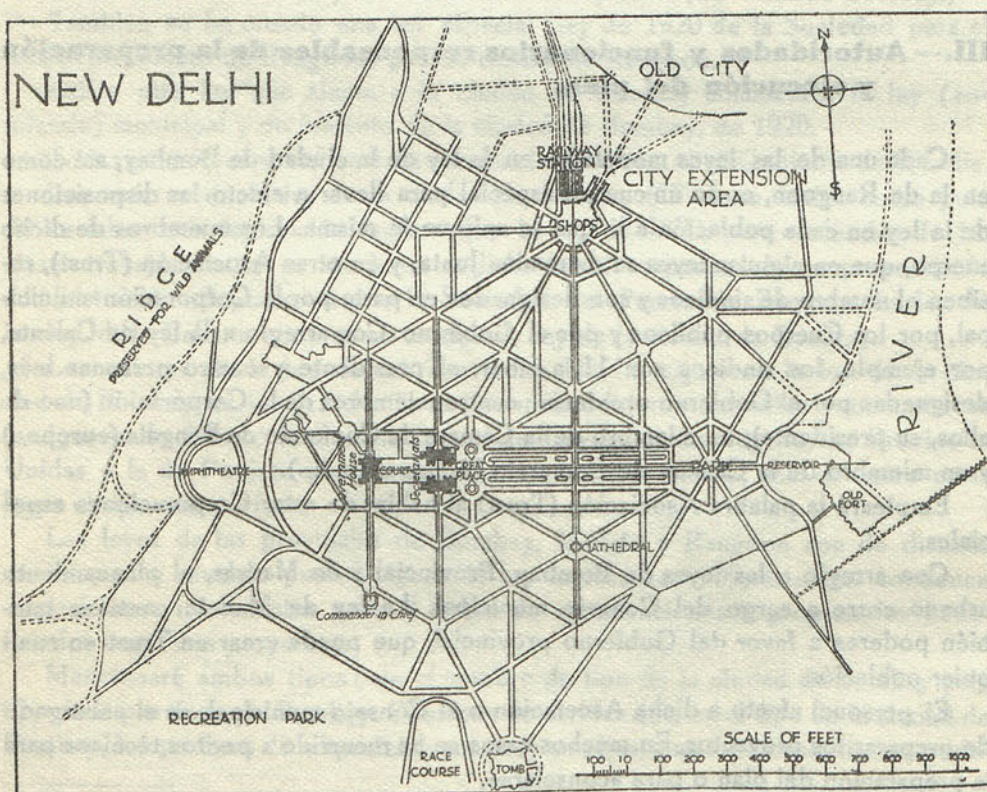
IV.—Áreas planeables.

Serán planeables las áreas siguientes:

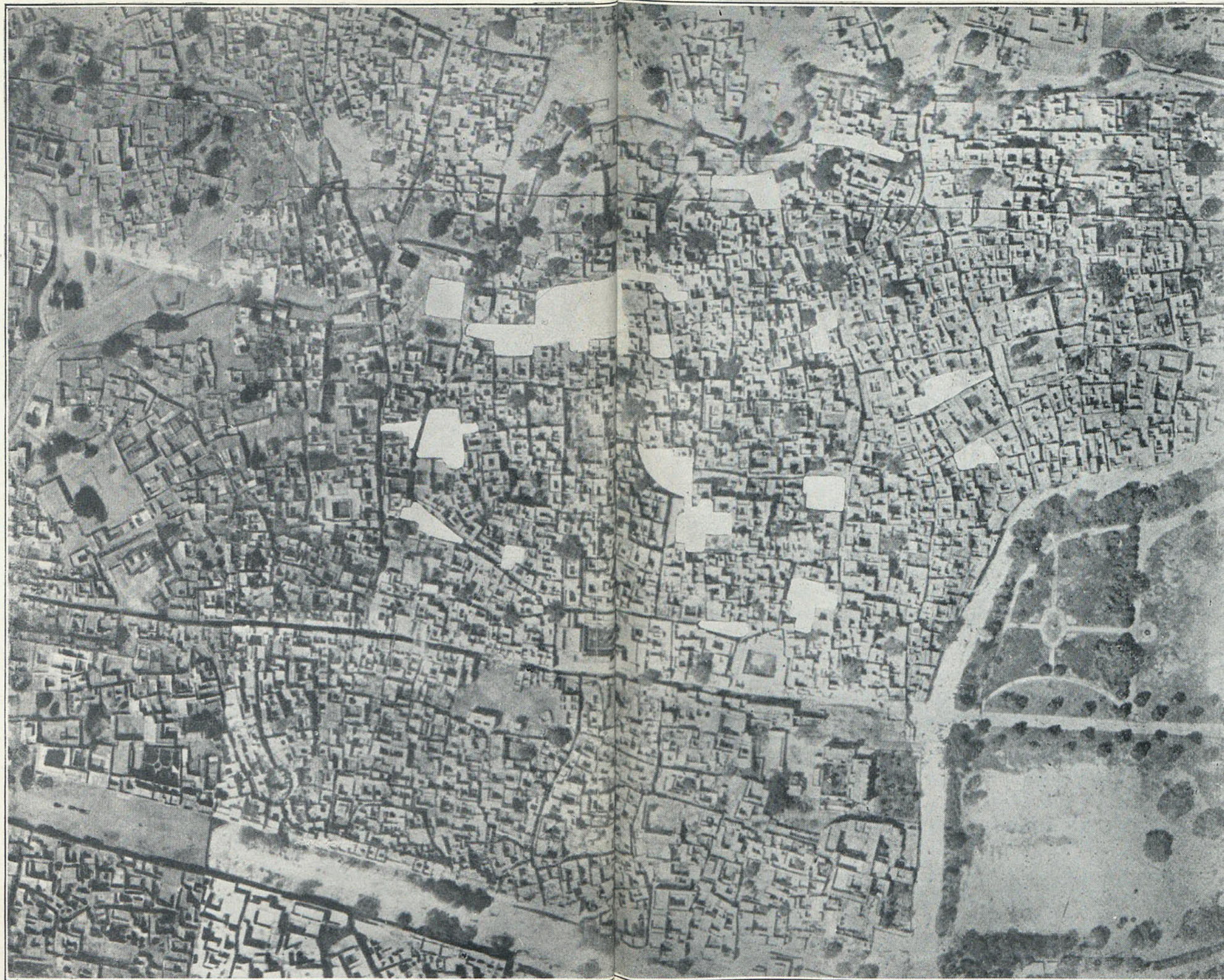
1.º Con arreglo a las leyes de las ciudades de Bombay y Calcuta.

a) Las áreas insanas según se definen en las leyes.

b) El área comprendida en proyectos de calles que puedan hacerse con el fin de disponer de solares para edificación, remediando así la aereación defectuosa y mejorando la comunicación. Estos amplios poderes son mayores en las leyes de la Unión de Provincias y de Punjab, conforme a las cuales todas las áreas que puedan necesitar planeamiento, podrán incluirse en distintas clases de proyectos: proyectos de mejoras generales (relativos a las áreas malsanas), proyectos de reconstrucción, proyectos de reedificación de viviendas (*rehousing schemes*),



Delhi (India). — Plano de ensanche en ejecución: Zona destinada a edificios públicos.



LUCKNOW (INDIA). — VISTA DESDE AEROPLANO. — LAS SUPERFICIES EN BLANCO INDICAN LOS ESPACIOS LIBRES PROPUESTOS PARA DESCONGESTIONAR LA CIUDAD.



proyectos de calles, proyectos de calles aplazadas, proyectos de mejoras y proyectos de ensanche.

La ley de la ciudad de Bombay también confiere la facultad de trazar proyectos de restauración (*reclamations chemes*—inclusión y terraplenado de *foreshores*), etcétera.

2.º *Con arreglo a la ley de Rangoon.*—Cualquier terreno que convenga planear y que esté:

a) Edificado.

b) En el que se esté edificando.

c) En el que pueda edificarse.

3.º *Con arreglo a las leyes de Madrás y de la provincia de Bombay.*—Como en la ley inglesa. Todo terreno que pueda servir para la construcción y los terrenos edificados situados en tal forma que pueda desearse su inclusión.

V. — Planeamiento del área de una autoridad local adyacente.

1.º Las leyes de la ciudad de Bombay, Calcuta y Rangoon se aplican al área comprendida dentro del territorio municipal; pero el Gobierno provincial puede hacer extensivas las leyes de Calcuta y Rangoon a un área determinada situada a proximidad.

2.º Con arreglo a las leyes de la Unión de Provincias y de Punjab, el Trust podrá preparar un proyecto (llamado proyecto de ensanche) para controlar y atender a la futura expansión de la ciudad en un área fuera del límite de la población y a la que se ha hecho extensiva la ley. Una vez notificado el proyecto, toda persona que desee edificar en cualquier terreno comprendido en dicha área, habrá de solicitar permiso para ello, y si el Trust lo denegase, éste habrá, o de adquirir el terreno en el plazo de un año, o de pagar una compensación por los daños y perjuicios irrogados por su negativa.

3.º Con arreglo a las leyes de las provincias de Bombay y de Madrás, la autoridad local puede proyectar el planeamiento urbano de un terreno situado a proximidad y fuera del límite de la población, siempre que (si se trata de la ley de la provincia de Bombay) dicho terreno no se encuentre emplazado en el área de una autoridad urbana, y, si se trata de la ley de Madrás, sólo mediante la cooperación de la autoridad urbana o rural correspondiente.

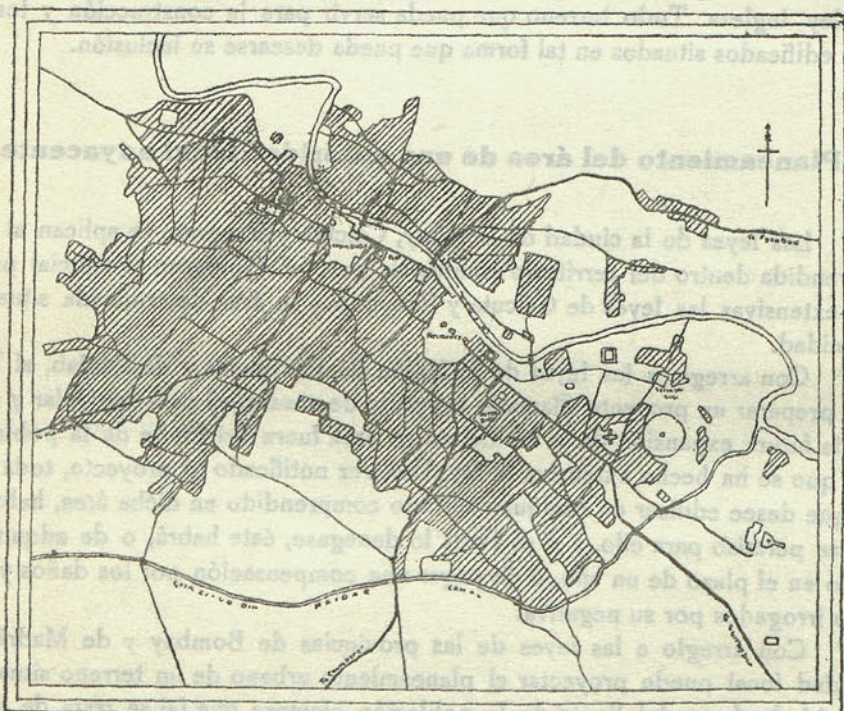
VI. — Procedimiento para la preparación del plan.

El procedimiento correspondiente a la Unión de Provincias, que es similar al de las leyes de la ciudad de Bombay, Calcuta y Punjab, es el siguiente:

1.º El Trust aprueba la resolución de que se trace un proyecto de mejoras para un área determinada y procede entonces a su preparación.

2.º Una vez ultimado el proyecto, el Trust prepara un informe por el que anuncia (i) que el proyecto ya está trazado (ii), el lugar donde podrán examinarse las particularidades de dicho proyecto, el mapa correspondiente, y en que se expondrán la condiciones del terreno cuya adquisición se propone. Este informe se publicará en la *Gaceta*, así como también en un diario de la localidad, y se repartirá entre los inquilinos de las casas cuya adquisición se proyecte. Se conceden sesenta días para las reclamaciones.

3.º El Trust examina las reclamaciones, modifica el proyecto en el sentido que estima procedente, y luego se dirige al Gobierno provincial para su ratificación, enviándole las reclamaciones recibidas, así como los más amplios detalles del



Lucknow (India), 1856. — Insuficiencia de comunicaciones directas.

proyecto. El Gobierno provincial puede introducir las modificaciones que estime procedentes, y finalmente ratifica el plan.

Se anuncia en los periódicos el envío del proyecto, y su ratificación por el Gobierno aparece en la *Gaceta*.

He aquí el procedimiento que se sigue con arreglo a la ley de la provincia de Bombay:

1.º La autoridad local declara, mediante acuerdo, su propósito de hacer un proyecto, indica el área en un mapa y lo notifica, informando ante el Gobierno provincial. Toda persona a quien pueda afectar este acuerdo habrá de acudir ante el Gobierno provincial.

2.º El Gobierno provincial, después de examen, sanciona la ejecución del proyecto.

3.º La autoridad local deberá preparar y publicar un anteproyecto en el plazo de un año. Toda objeción presentada, se estudiará en el plazo de un mes. Pasado este tiempo, la autoridad local someterá el proyecto definitivo (incluidas las objeciones) al juicio del Gobierno provincial.

Las leyes de Madrás y Rangoon prescriben idéntico procedimiento.

VII. — Proyectos de planeamiento urbano conjunto y de planeamiento regional.

Con arreglo a la ley de la provincia de Bombay, una Junta de planeamiento urbano conjunto, constituida a petición de dos o más autoridades locales, estará facultada para preparar un proyecto de tal carácter. Dicha Junta dispondrá de iguales poderes que los conferidos por la ley a la autoridad local. El proyecto podrá ser administrado conjuntamente por las distintas autoridades locales, o cada una responderá de un área determinada.

La ley de Madrás contiene una disposición análoga.

El Gobierno de Bombay se ocupa ahora de un gran proyecto regional para la isla de Bombay (véase XV).

VIII. — Lo que comprende el plan urbano.

La Sección 23 de la ley de la Unión de Provincias y la Sección 3.ª de la ley de la provincia de Bombay, son disposiciones características y las he trasladado enteras para que se observen las amplias facultades de las leyes indias. En el tipo de ley de la Unión de Provincias, el desenvolvimiento no se controla por medio de poderes conferidos por las leyes. No existen disposiciones para el deslinde (*zoning*), y la edificación se ajusta en un todo a los estatutos ordinarios del Municipio. Pero en la práctica constituye un gran medio de control la adquisición de terrenos no edificados, comprendidos en el área, y el consiguiente arriendo de los solares de construcción; por ejemplo, en la ciudad de Bombay se arriendan los solares por plazos de novecientos noventa y nueve años, y el arriendo contiene todas las disposiciones necesarias sobre el plan y uso de las construcciones que se erijan en el solar.

La Sección 23 de la ley de la Unión de Provincias dice así:

Un proyecto de edificación habrá de atender a lo siguiente:

- a) Adquisición mediante compra, cambio o cualquier otra forma de toda propiedad necesaria a la ejecución del proyecto, o que con él se relacione.
- b) El arreglo de cualquier terreno comprendido en el proyecto.

- c) La redistribución de los solares que pertenezcan a propietarios cuya hacienda esté comprendida en el proyecto.
- d) El cierre o derribo de viviendas o porciones de vivienda inhabitables.
- e) El derribo de construcciones que obstruyan o de porciones de construcción.
- g) La venta, arriendo o cambio de cualquier propiedad comprendida en el proyecto.
- h) La construcción y alteración de calles y callejones.
- i) El desagüe, abastecimiento de aguas y alumbrado de las calles así edificadas o alteradas.
- j) La habilitación de espacios libres en beneficio de un área comprendida en el proyecto, o de un área colindante, y para el ensanche de espacios libres existentes y accesos.
- k) Las medidas sanitarias que exige el área comprendida en el proyecto, incluida la conservación y preservación contra todo daño, la contaminación de los ríos u otras fuentes y medios de abastecimiento de aguas.
- l) Las medidas de alojamiento para cualquier clase de habitantes.
- m) El anticipo de dinero para los fines del proyecto.
- n) Las medidas encaminadas a facilitar las comunicaciones.
- o) El cultivo o reserva de terrenos para huertas, plantación de bosques, suministro de combustible, abasto de hierba y demás necesidades de la población.
- p) Cualquier otra medida que en opinión del Gobierno local convenga atender para el mejoramiento de un área determinada o la eficacia general del proyecto.

Con arreglo al tipo de ley de la provincia de Bombay, el control se asegura, como en Inglaterra, por medio de disposiciones comprendidas en el proyecto.

Sección 3.^a — La ley provincial de Bombay es la siguiente:

Un proyecto de planeamiento urbano deberá atender a las medidas expuestas a continuación:

- a) Construcción, desviación y terminación de calles, vías y comunicaciones.
- b) Construcción, alteración y mudanza de edificios, puentes y otras obras.
- c) Parcelación de terrenos en solares para la edificación, ya se destinen a la próxima edificación o no.
- d) La asignación o reserva de terrenos para caminos, espacios libres, jardines, campos de recreo, escuelas, mercados y otros fines públicos cualesquiera.
- e) Desagüe, inclusive, del alcantarillado y desecación superficial, así como colocación de alcantarillado.
- f) Alumbrado.
- g) Abastecimiento de aguas.
- h) Conservación de objetos de interés histórico o belleza natural y de los edificios utilizados para fines religiosos o considerados por el público con veneración religiosa especial.
- i) Imposición de condiciones y restricciones respecto al espacio libre que habrá de dejarse en torno a las construcciones, el número, altura y carácter de los

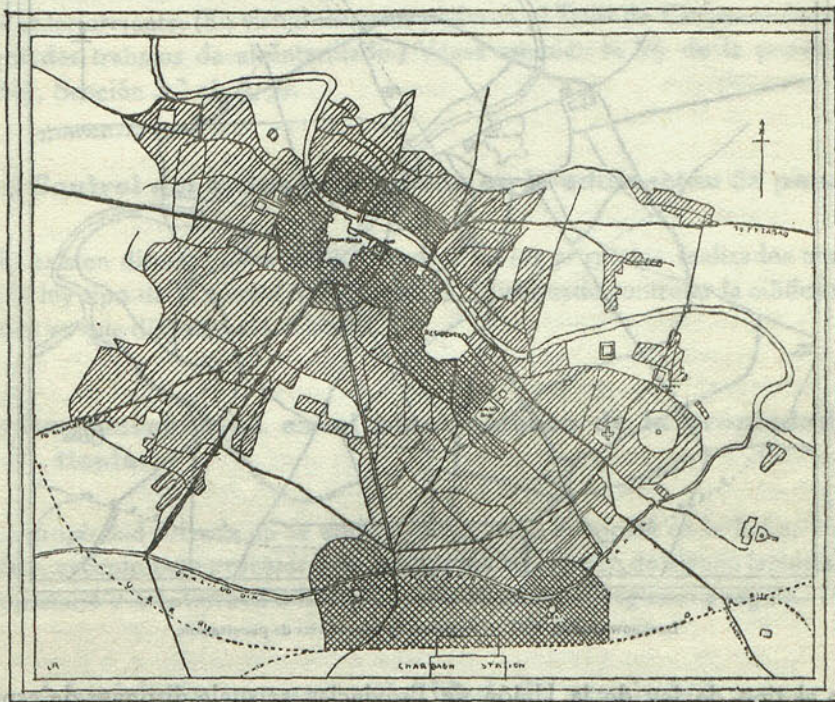
edificios admitidos en áreas determinadas, y los fines a que los edificios o las áreas determinadas pueden o no destinarse.

j) La suspensión, mientras pueda ser necesario para la buena ejecución del proyecto, de toda regla con fuerza legal, estatuto, ley o disposición que dimanen de cualquier autoridad y que tenga vigor dentro del área comprendida en el proyecto.

k) Todas aquellas otras cuestiones no incompatibles con las prescripciones de esta ley que puedan prescribirse.

Conforme a los encabezamientos que figuran en los *Boletines* anteriores de la *International Federation for Town & Country Planning & Garden Cities*.

a) *Caminos*. — En la India son pocos los caminos privados. En el plan figura la situación de los caminos, y el Trust o la autoridad local son los encargados de



Lucknow (India), 1884. — Esquema de superficies sin edificar con fines defensivos.

la obra de construcción. El coste se recobra conforme al tipo de ley de la provincia de Bombay, mediante adquisición y redistribución, mediante venta o arriendo del terreno de frente (*frontage*), y si se trata de la ley de la provincia de Bombay, con arreglo a los métodos explicados bajo el epígrafe XIII.

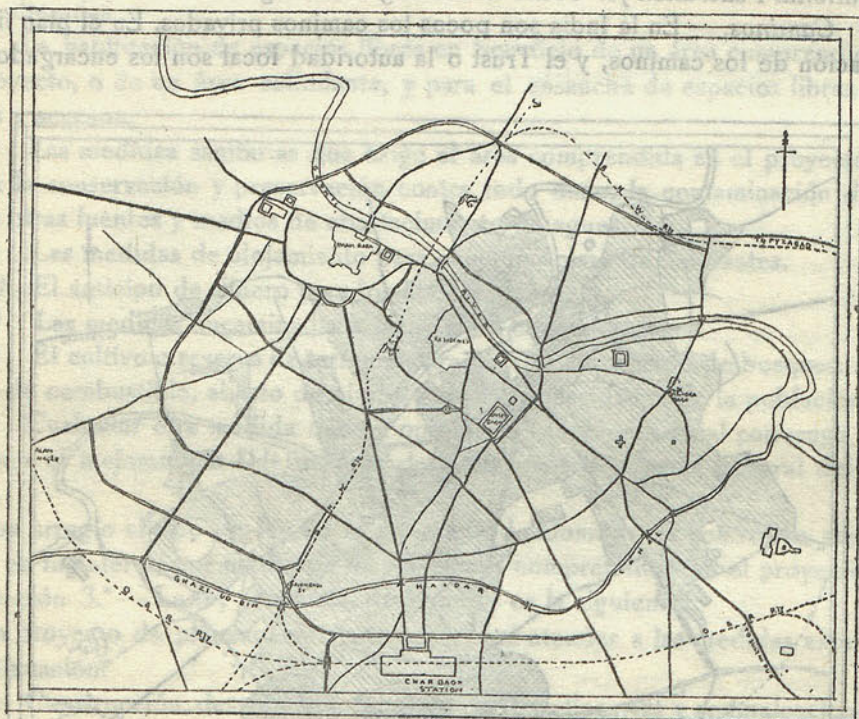
b), c), d), e) *Delimitación de la densidad, altura y espacio alrededor de las construcciones*. — Véase Sección 3.^a, i), de la ley de la provincia de Bombay, arriba citada. Según el tipo de la ciudad de Bombay, no pueden controlarse más que comprando el terreno y arrendándolo luego.

f) *Líneas de construcción*. — Las Corporaciones municipales tienen faculta-

des independientes de las leyes de planeamiento urbano para determinar las líneas de construcción. Con arreglo a la ley de Rangoon, un proyecto puede comprender una línea de construcción y obligar a los propietarios a que edifiquen en ella.

g) *Seguridad y tráfico.* — No se mencionan en ninguna ley. Se procurará en el plan del proyecto que las esquinas sean anchas.

h) *Reservas para parques, campos de recreo y repartimientos.* — Las leyes contienen disposiciones similares a las de la ley de la provincia de Bombay, Sección 3.^a, d), y de la Unión de Provincias, Sección 23, j) y o), ya mencionadas. Con



Lucknow (India), 1921. — Esquema de nuevas vías de penetración.

arreglo al tipo de ley de la Unión de Provincias, se suele disponer de espacios libres reservados mediante adquisición de terrenos libres y realquilándolos al propietario a condición de que no edifique.

i) *Conservación de árboles.* — No existen disposiciones y no son necesarias, porque los árboles crecen muy deprisa en la India y su vida es corta; generalmente no pasa de cincuenta años.

j) *Reglamentación de anuncios; y*

k) *Mantenimiento de patios y jardines en las casas.* — No existen disposiciones en las leyes de la Unión de Provincias; pero las autoridades locales están facultadas para atender a estos particulares, de conformidad con los estatutos municipales.

l) *Modelos de construcción y materiales.* — Las leyes de Rangoon y Madrás

contienen ambas los poderes necesarios para atender a los rasgos arquitectónicos y al carácter de las construcciones. En el tipo de ley de la ciudad de Bombay están reglamentadas las condiciones.

m) *Conservación de terrenos para fines agrícolas.* — Véase Sección 23, o), ley de la Unión de Provincias arriba citada. (Conforme a estas facultades, el Trust de Lucknow está llevando a efecto un proyecto de plantación forestal.)

n) *Conservación de edificios de interés arquitectónico especial.* — Existe una ley especial sobre este punto en cada provincia, pero el tipo de ley de la provincia de Bombay contiene disposiciones semejantes a las de la Sección 3.ª, k), arriba citada.

o) Alcantarillado y desagüe.

p) Abastecimiento de aguas.

q) *Alumbrado.* — Véase la ley de la Unión de Provincias, Sección 23, i) y k), citada anteriormente. (En virtud de estos poderes, el Trust de Cawnpore ha realizado grandes trabajos de alcantarillado.) Véase también la ley de la provincia de Bombay, Sección 3.ª e), f), g).

IX. — Control del orden de sucesión en la edificación de parcelas.

No existen disposiciones en ninguna ley. En los proyectos realizados con arreglo a la ley tipo de la ciudad de Bombay, el Trust puede controlar la edificación en el orden en que disponga de solares.

X. — Responsabilidad en el planeamiento de la propiedad particular.

La propiedad privada en la edificación es poco conocida en la India, y apenas si existe, excepto para procurar habitación a los empleados de alguna factoría. Entre el propietario y la autoridad urbanizadora se establece el régimen a seguir.

XI. — Adquisición por una autoridad, de propiedad mayor de lo que requieren las necesidades inmediatas.

Con arreglo a la ley de la ciudad de Bombay, un plan de urbanización deberá estipular la adquisición de cualquier terreno, que, en opinión del Trust, sea necesario a la ejecución del proyecto, o afectado por ella. Tanto en la ley de la Unión de Provincias como en otras leyes que han tomado como modelo la ley de la ciudad de Bombay, se contienen amplias e idénticas facultades; por ejemplo, la ley de Punjab, Sección 28, 2.º, i), dice: el plan de urbanización puede estipular la «adquisición de cualquier terreno necesario a la ejecución del proyecto, o afectado por ella, o incorporar cualquier calle, vía o espacio libre para utilizarlo o conformarlo al proyecto»; y la Sección 28, 2.º, iii): «para la conservación, arriendo, venta, cambio o

disposición en cualquier otra forma de un terreno puesto en manos o comprado por el Trust». Estos amplios poderes de adquisición son la esencia de estas leyes, y mediante ellos, todo terreno libre cuyo valor aumente con el trazado y todas las construcciones abandonadas y desorganizadas o grupos de construcciones pueden y son generalmente adquiridas.

Con arreglo a la ley de la provincia de Bombay, el único terreno que podrá adquirirse es el que se necesite para los fines del trazado. Pero la ley contiene disposiciones que se explicarán bajo el epígrafe XIII, en virtud del cual, los trazados pueden hacerse satisfactoriamente sin ninguna adquisición.

Las leyes de Madrás y Rangoon contienen idénticas medidas, aunque los poderes de adquisición son ligeramente superiores; por ejemplo, la ley de Rangoon (enmendada por la ley de 1924) estipula la adquisición por parte del Gobierno provincial, en nombre del Trust, de un terreno al que beneficie o perjudique el proyecto, así como también el terreno preciso para carreteras, espacios libres y demás fines públicos.

XII. — Compensación por daños y perjuicios de un proyecto de planeamiento urbano.

La ley de la ciudad de Bombay no contiene ninguna disposición, pero no priva de los derechos a compensación de la ley común. Con arreglo a las leyes de la Unión de Provincias y de Punjab, los Trust estaban autorizados a pagar una compensación razonable en concepto de daños y perjuicios por el ejercicio de los poderes depositados en el Trust. Cuando se adquiere un terreno o casas, se paga una compensación conforme al valor en la fecha de la notificación del proyecto (excepto cuando una casa, etc., ha sido levantada con permiso del Trust).

Las leyes de Bombay, provincial, de Madrás y Rangoon, contienen disposiciones sobre la compensación a pagar por daños y perjuicios debidos a un proyecto, iguales a las de las leyes inglesas, excluyéndose la compensación cuando el perjuicio es debido a lo que pudiera haber sido hecho sin satisfacer compensación alguna con arreglo a un estatuto, o en virtud de las disposiciones indicadas en el artículo VIII, b), c), d), e).

XIII. — Tributación por mejoras debidas a un proyecto de planeamiento urbano.

No existen disposiciones en la ley de la ciudad de Bombay ni en las leyes modeladas en ella. El coste de un proyecto sólo puede recobrase mediante adquisición de terrenos libres y disponiendo de ellos nuevamente. Se suele exigir una contribución a cambio de eximir de compra a las propiedades. Esto produce el mismo efecto que si el propietario volviese a adquirir su propiedad por mayor valor.

La ley provincial de Bombay contiene un procedimiento de cobro de contribución semejante por su carácter a las disposiciones contenidas en el «Lex Adickes». El proyecto de edificación urbana estipula el reparcelamiento de todo el terreno comprendido en el área del proyecto, con el fin de que cada porción pueda servir para la edificación, y el proyecto definitivo determina el reparto entre los distintos propietarios de los solares reconstituídos. El valor de cada solar reconstituído: a), supuesto que el proyecto haya sido terminado, y b), en la fecha de la notificación del propósito de preparar el proyecto, son calculados por un Tribunal de arbitraje, y se cobra al propietario una contribución que no excederá de la mitad del aumento. En relación con estas disposiciones se impondrán importantes obligaciones a un árbitro designado por el Gobierno provincial. En el primer caso, éste calcula el aumento que resulta para cada solar comprendido en el trazado definitivo y cuida de la transferencia de derechos de las parcelas originales a las reconstituídas, evalúa la compensación y extiende el proyecto definitivo en la forma prescrita. Respecto a la contribución impuesta a cada solar y otros extremos importantes, sus proposiciones son sometidas al juicio de un tribunal de arbitraje, que, después de escuchar a los interesados, pronuncia las decisiones definitivas, contra las que no hay apelación.

La ley de Madrás contiene disposiciones un poco distintas. Existe en ella el mismo poder de reorganizar los terrenos. Cuando una propiedad ha aumentado de valor con motivo del proyecto, la autoridad local puede, en el plazo de determinado tiempo, reivindicar el cobro de una contribución anual por mejoras, que no excederá de la mitad del aumento de valor. Al estimar el aumento, el presidente calculará el valor de cada propiedad correspondiente al 1 de abril de cada año, después que haya entrado en vigor el proyecto. El árbitro decide sobre las reclamaciones (lo mismo si son demandas por daños y perjuicios) y su decisión es inapelable.

La ley de Rangoon es similar a la ley provincial de Bombay. La disposición sobre reparcelamiento se encontrará en la Sección 42. Un proyecto puede estipular:

a) La variación, extinción, transferencia de cualquier derecho, título, interés, alteración o reorganización de límites que afecten a cualquier tenencia de terreno, siempre que dicha variación, extinción, transferencia, alteración o reorganización sean necesarias en opinión de la Junta, para que dicha posesión responda mejor a los fines de edificación o a cualquier otro fin en apoyo del proyecto.

b) La asignación de un solar a cualquier propietario desposeído de propiedad inamovible, en apoyo del proyecto.

c) La transferencia de propiedad de un solar de una persona a otra.

Se cobrarán contribuciones a los propietarios de terrenos que figuren en el trazado definitivo, no excediendo de 75 por 100 del aumento evaluado por un árbitro designado por el Gobierno. De igual modo, cuando una propiedad no enclavada en el proyecto definitivo haya aumentado de valor, en virtud de la ejecución del mismo, se cobrarán al propietario contribuciones que no habrá de exceder de la mitad del aumento. La suma de las contribuciones cobrables no habrá de exceder del coste real del trazado. Existe el derecho de recurrir a los Tribunales contra toda sentencia del árbitro.

XIV.—Apelaciones y litigios.

El Gobierno provincial examina las objeciones hechas al proyecto, al serle presentado para su ratificación; pero no existen disposiciones especiales sobre apelación por parte de las personas interesadas. El Gobierno examina, sin embargo, las notas que le presenten. La compensación por adquisición la calcula una autoridad, muchas veces un empleado del Gobierno, sin relación alguna con la Corporación encargada de la ejecución del proyecto, y existen disposiciones especiales en las leyes para fijar la compensación. Con arreglo al tipo de ley de la ciudad de Bombay, un tribunal, especialmente constituido, interviene como árbitro, y su decisión es la que vale, excepto en determinados casos.

Las disposiciones relativas a apelaciones con arreglo al otro tipo de ley, han sido ya mencionadas en el XIII.

XV.—Progreso general y tendencias del planeamiento urbano.

Hasta 1919, el planeamiento urbano estuvo confinado a Calcuta y Bombay, realizándose obra excelente en momentos en que los ingleses carecían de experiencia en el planeamiento urbano. Los problemas inmediatos fueron tratados resueltamente, pero sin amplias miras. Abriéronse caminos a través de áreas densamente congestionadas antes de tomar las oportunas medidas para facilitar vivienda a los deshauciados o para atender al rápido crecimiento de la población, y Bombay ha atravesado una crisis grave por la falta de casas. La Unión de las Provincias, en tiempo de sir Harcourt Butler, caminó a la cabeza, en el Norte de la India; aprobó una ley notable, y se iniciaron grandes proyectos en Cawnpore y Lucknow. La legislación más reciente ha abandonado el modelo de las primeras leyes en favor de un sistema basado, en parte, en la ley inglesa, y en parte, en el «Lex Adickes.»

Sin embargo, los proyectos más amplios trazados en la India, han sido realizados por el Gobierno de Bombay mismo. Por la ley de 1920, el Gobierno de sir Georges Lloyd, enmendó la ley Municipal de la ciudad de Bombay de 1888 para obtener una renta especial y allegar fondos con destino a proyectos de fomento y para la edificación de viviendas obreras. A la Corporación de Bombay se le dió la opción de adquirir la participación del Gobierno en los terrenos y construcciones adquiridos o construídos en virtud de los empréstitos creados al efecto, al encargarse de éstos. Con arreglo a esta ley, el Gobierno está llevando a cabo grandes proyectos:

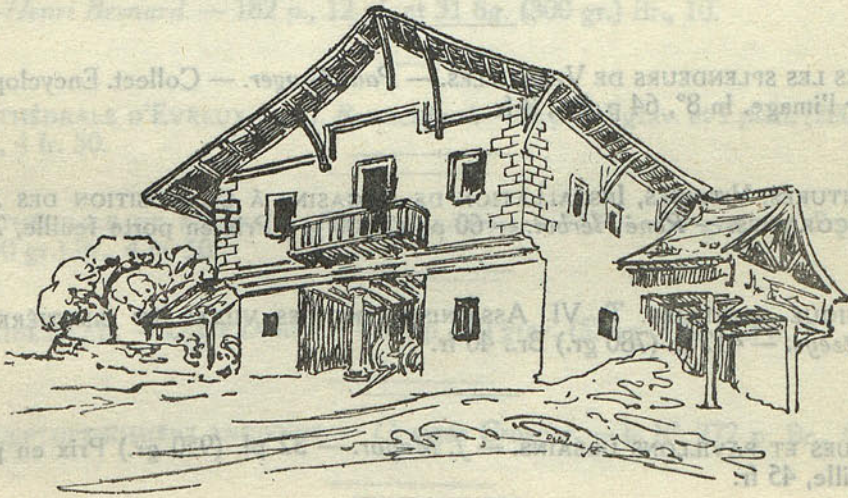
- a) Reclamación de la bahía, lo que permitirá restar al mar las tierras del centro de Bombay.
- b) Traslado de factorías a un área industrial fuera de Bombay.
- c) Suburbios modelos, con comunicaciones que permitirán a los trabajadores de la ciudad vivir fuera de Bombay.

Estos proyectos van realizando un progreso grande y satisfactorio. En el Norte de la India el planeamiento urbano depende principalmente de los medios económicos. Las grandes ciudades, congestionadas e insanas, no pueden mejorar sin grandes desembolsos, y, aunque los proyectos de planeamiento urbano sean los únicos medios para hacer frente a las terribles condiciones existentes, y, evidentemente, la forma más económica de realizar mejoras, las legislaturas provinciales, con ingresos limitados y su aversión al impuesto, no cuentan actualmente con fondos suficientes para proyectos de planeamiento urbano. En la Unión de Provincias, particularmente, las grandes obras que se habían emprendido han tenido que ser abandonadas en parte.

La perspectiva es más brillante en Bombay.

LINDSAY M. JOPLING.

(Abogado del Servicio Indio de Derecho Civil
y último Presidente de la Sociedad de Edificación de Lucknow.)



Libros, Revistas y Periódicos

LIBROS EXTRANJEROS

UN DECENNIO DI NUOVI SCAVI IN POMPEI. —

Con trenta riproduzioni fototipiche due piante topografiche e testo di *Paolo Beccarini*. — Milano. Via Petrella, n.º 14. 1922.

Es una guía detallada, con planos, fotografías y descripciones de las excavaciones realizadas en Pompeya en los últimos años, hechas metódicamente y no escarbando en lugares diversos como anteriormente. En esa época han aparecido restos tan interesantes, entre otros, como la colección de frescos y las plantas altas de varias viviendas.



MANUEL D'ART BYZANTIN. — *Charles Diehl*. — 2ª édit. revue et augmentée. T. I. In. 8º, XV. 480 p. (1.100 gr.) Br., 30 fr.

LE MOBILIER BRESSAN. — *Alphonse Germain*. — Collect. de l'Art régional en France. 40 pl. (1.200 gr.) Cart., 60 fr.

TOUTES LES SPLENDEURS DE VERSAILLES. — *Paul Gruger*. — Collect. Encyclopédie par l'image. In 8º, 64 p. Br., 3 fr.

DEVANTURES, VITRINES, INSTALLATION DE MAGASINS Á L'EXPOSITION DES ARTS DÉCORATIFS. — *René Herbot*. — 60 pl. (2.000 gr.) Prix en porte feuille, 70 fr.

TECHNIQUE SANITAIRE. T. VI. ASSAINISSEMENT DES VILLES ET CIMETIÈRES. — *Putzeys*. — 412 p. (780 gr.) Br., 40 fr.

KIOSQUES ET PAVILLONS URBAINS. — *J. Mayor*. — 32 pl. (950 gr.) Prix en porte feuille, 45 fr.

ALBUM DE L'EXPOSITION DE ARTS DÉCORATIFS DE 1925. — 144 p. Br., 18 fr.

LE STYLE LOUIS XVI. — 9º vol. Collect. La Grammaire des Styles. Br., 8 fr.

BORDEAUX. — *Charles Saunier*. — Collect. Les Villes d'Art célèbres. 148 p. (470 gr.) Br., 14 fr.

ROMA SACRA. — In 4°. Cart., 225 fr.

TRAITÉ PRATIQUE DE MENUISERIE. — *Barberot*. — 2^e édit. 306 (900 gr.) Cart., 50 fr.

BROUAGE, VILLE FORTE DES 16^e ET 17^e SIÈCLES. — *Lucien Plédy*. — In. 12. Br., 12 fr.

CUIRS DÉCORÉS. II. CUIRS DE CORDOVE. — *Henri Clouzt*. — 16 p., 48 pl. (1.300 gr.) Prix, sous carton, 100 fr.

L'ITALIE. ARCHITECTURE ET PAYSAGE. — *Kurt Hielscher*. — X. 304 p. (1.900 gr.) Cart., 125 fr.

LES CHARGES DE LA PROPRIÉTÉ BATIE À PARIS, 1914-1925. — *Pierre Maricourt*. — Gran in 8°, 496 p. (700 gr.) Br., 30 fr.

L'ART DÉCORATIF MODERNE ET LES INDUSTRIES D'ART CONTEMPORAINES. — *Charles-Henri Besnard*. — 182 p., 12 pl. et 31 fig. (300 gr.) Br., 10.

LA CATHÉDRALE D'ÉVREUX. — *G. Bonnenfant*. — 96 p., 43 grav. et 1 plan. (200 gr.) Br., 4 fr. 50.

LA CATHÉDRALE DE MEAUX. — *F. Deshoulières*. — 112 p., 36 grav. et 2 plans. (250 gr.) Br., 4 fr. 50.

FONTAINEBLEAU. — *Louis Dimier*. — 168 p., 10 grav. (520 gr.) Br., 12 fr.

LA SCULPTURE KHMÈRE ANCIENNE. — *Georges Groslier*. — In 8°, 272 p. Br., 60 fr.

LES MEUBLES RUSTIQUES RÉGIONAUX DE LA FRANCE. — *Emile Bayard*. — 348 p. Br., 20 fr.

LE VIEUX MONTMARTRE. — *G. Montorgueil*. — Coll. «Pour connaître Paris». In 16 carré. Cart., 6 fr.

POUR COMPRENDRE L'ART DÉCORATIF MODERNE EN FRANCE. — *H. Verne* et *R. Chavance*. — Avec 515 illustrations. In 16. Cart. toile et or, 20 fr.

ANCIENS CHATEAUX DE FRANCE. ÎLE-DE-FRANCE. 7^e SÉRIE: COMPIEGNE, RAMBOUILLET. — J. Vacquier. — 16 p. et 42 pl. (2.400 gr.) En carton, 85 fr.

LA CÉRAMIQUE DES CYCLADES. — Charles Dugas. — In 8°, raisin 300 p. (450 gr.) Br., 30 fr.

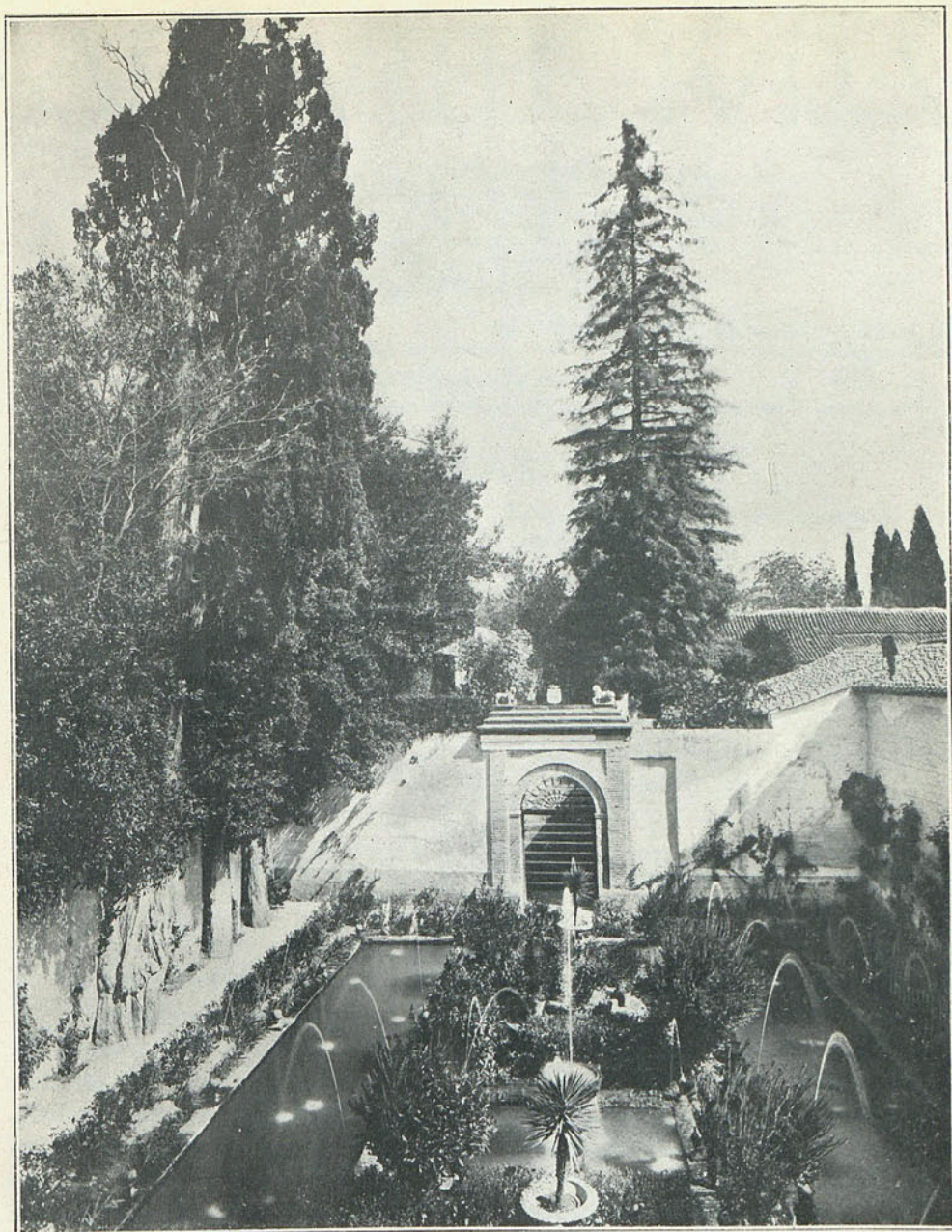
TRAITÉ THÉORIQUE ET PRATIQUE DE CHAUFFAGE ET DE VENTILATION. — Rietschel-Brabbée. — 407 p. (1.570 gr.) Cart., 75 fr.

MANUEL DE CONSTRUCTION EN CIMENT ET EN CIMENT ARMÉ. — Chausan. — 424 p. (400 gr.) Cart., 15 fr.

PERIÓDICOS ESPAÑOLES

El nuevo puente sobre el Tajo, en Toledo. — M. López Otero. (*El Sol*, Madrid, junio de 1925.)

Réplica del artículo publicado por el Sr. Machimbarrena sobre el mismo asunto. La construcción del nuevo puente junto al de Alcántara constituye una desgracia para Toledo. La extensión extramuros de la ciudad haría innecesaria la construcción de dicha obra. Ya que se construya, procuremos que lo sea con buen criterio y discreción. Muéstrase partidario el director de la Escuela Superior de Arquitectura de que el nuevo puente salve el río lo más ocultamente posible, sin relación ninguna con el de Alcántara, disponiendo la viga o el arco lo más inadvertidamente que se pueda, sin finalidad estética alguna que no se derive de su estructura, aislándose estrictamente en la técnica.



GRANADA. — EL PATIO DE LOS CIPRESES EN EL GENERALIFE.

Fot. Garzón

